

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

Nota :

Avant de vérifier et de régler le cas échéant les trains roulants, il est impératif de mettre le véhicule en assiette de référence.

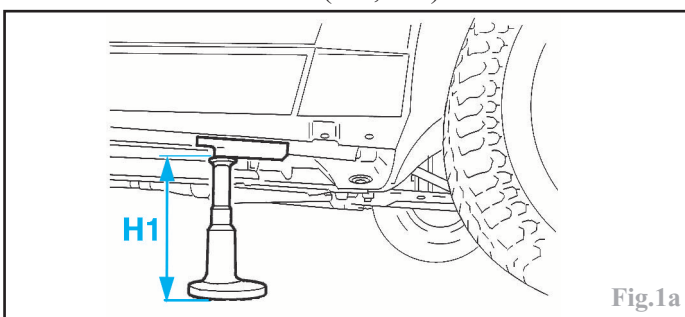
Vérifications préliminaires

Avant de procéder au contrôle ou au réglage des angles des trains roulants, il est nécessaire d'examiner les points suivants :

- pneumatiques : conformité, pression de gonflage et état.
- roues : voiles, alignement sommaire (visuel).
- articulations : état, serrage.
- cardans de direction : état, serrage.
- suspensions : état des amortisseurs, hauteur sous coque.
- moyeux : jeu des roulements.

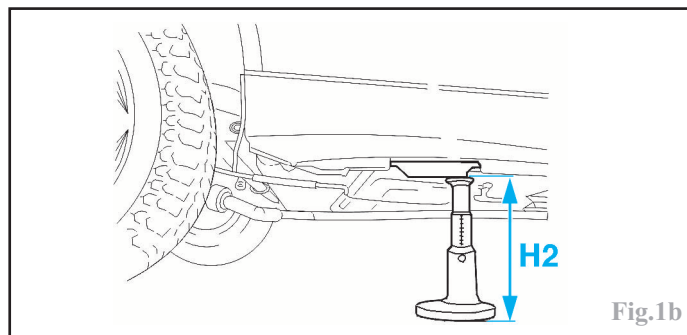
Si des anomalies sont relevées lors de ces contrôles, y remédier avant d'entreprendre tous travaux de réglage.

Hauteurs de référence (H1, H2)



H1 : distance comprise entre le point d'appui du cric de bord sur le bas de caisse avant et le sol (Fig.1a).

H2 : distance comprise entre le point d'appui du cric de bord sur le bas de caisse arrière et le sol (Fig.1b).



Hauteurs de référence (en mm)

Berline et SW		
Dimension des pneumatiques	H1	H2
175/65R14	123	123
195/55R15	133	133
205/45R16	133	133

Caractéristiques de la géométrie

Train avant

Angles	Valeurs	Tolérances
Parallélisme par roue	-0°06'	±4'
Carrossage	0°	±30'
Chasse	3°15'	±30'
Pivot	9°42'	±30'

Train arrière

Versions	Berline		SW	
	Valeurs	Tolérances	Valeurs	Tolérances
Parallélisme par roue	0°15'	±4'	0°28'	±4'
Carrossage	-1°	±30'	-1°30'	±30'

Couples de serrage (en daN.m)

Contre-écrou de réglage du parallélisme avant :8
 Vis de roue :8,5

MÉTHODES DE RÉPARATION

En bref :

Sur l'ensemble des angles de la géométrie des trains avant et arrière, seul le parallélisme avant est réglable. En cas de relevé de valeurs hors tolérances sur les angles non réglables, contrôler l'état des éléments constitutifs des trains.

Mise en assiette de référence

Pour l'avant :

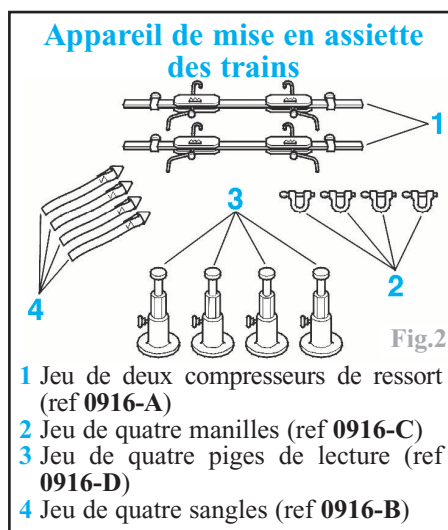
Engager les sangles (4) équipées de leurs manilles (2) dans les anneaux d'arrimage soudés à la caisse (Fig.2 et 3).

Mettre en place le compresseur de suspensions (1).

Choisir le centrage le mieux adapté pour tirer sur les sangles le plus verticalement possible.

Mettre en place les piges (3) aux emplacements de mesure (Fig.1a).

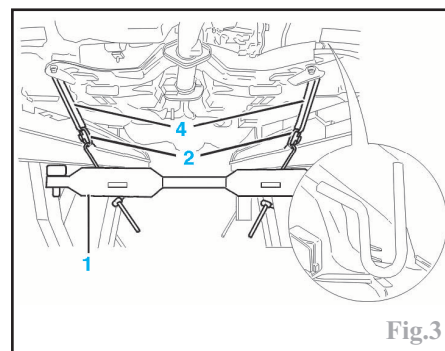
Comprimer la suspension de manière à obtenir de chaque côté la hauteur de caisse avant (H1).



- 1 Jeu de deux compresseurs de ressort (ref 0916-A)
- 2 Jeu de quatre manilles (ref 0916-C)
- 3 Jeu de quatre piges de lecture (ref 0916-D)
- 4 Jeu de quatre sangles (ref 0916-B)

Nota :

Tenir compte de la hauteur des plateaux lors de la mesure de l'assiette; la valeur du parallélisme varie en fonction de la hauteur du véhicule.



Pour l'arrière :

Engager les sangles (4) autour de la traverse arrière, le plus verticalement possible (Fig.2 et 4).

Mettre en place le compresseur de suspensions (1).

Choisir le centrage (A) le mieux adapté pour tirer sur les sangles le plus verticalement possible.

Mettre en place les piges (3) aux emplacements de mesure (Fig.1b).

Parallélisme

Contrôle

La position ligne droite étant obtenue, immobiliser le volant.

Mesurer le parallélisme puis sa répartition entre le côté droit et le côté gauche.

Réglage

Pour l'avant :

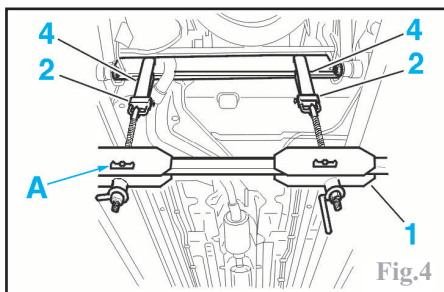
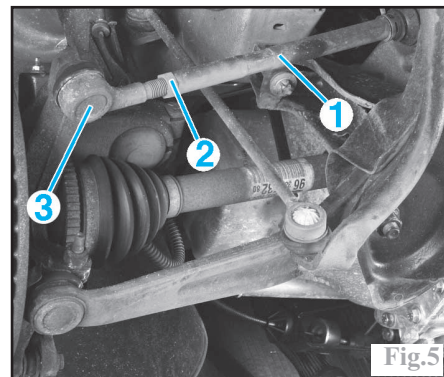
Le parallélisme se règle par l'allongement ou le raccourcissement symétrique de la longueur des biellettes de direction (1), en les tournant par leur empreinte hexagonale, après avoir desserré les contre-écrous (2) des rotules de direction (3) (Fig.5).

Le parallélisme est le seul réglage possible sur le train avant. Si une des autres

valeurs est hors tolérances, contrôler l'état des éléments constitutifs du train avant.

Pour l'arrière :

Aucun angle n'est réglable, seul un contrôle est possible. En cas de relevé de valeurs hors tolérances, contrôler l'état des éléments constitutifs du train arrière.



Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse arrière (H2).

Nota :

Tenir compte de la hauteur des plateaux lors de la mesure de l'assiette; la valeur du parallélisme varie en fonction de la hauteur du véhicule.

Vérifier que la hauteur mesurée précédemment à l'avant n'a pas changé (H1).